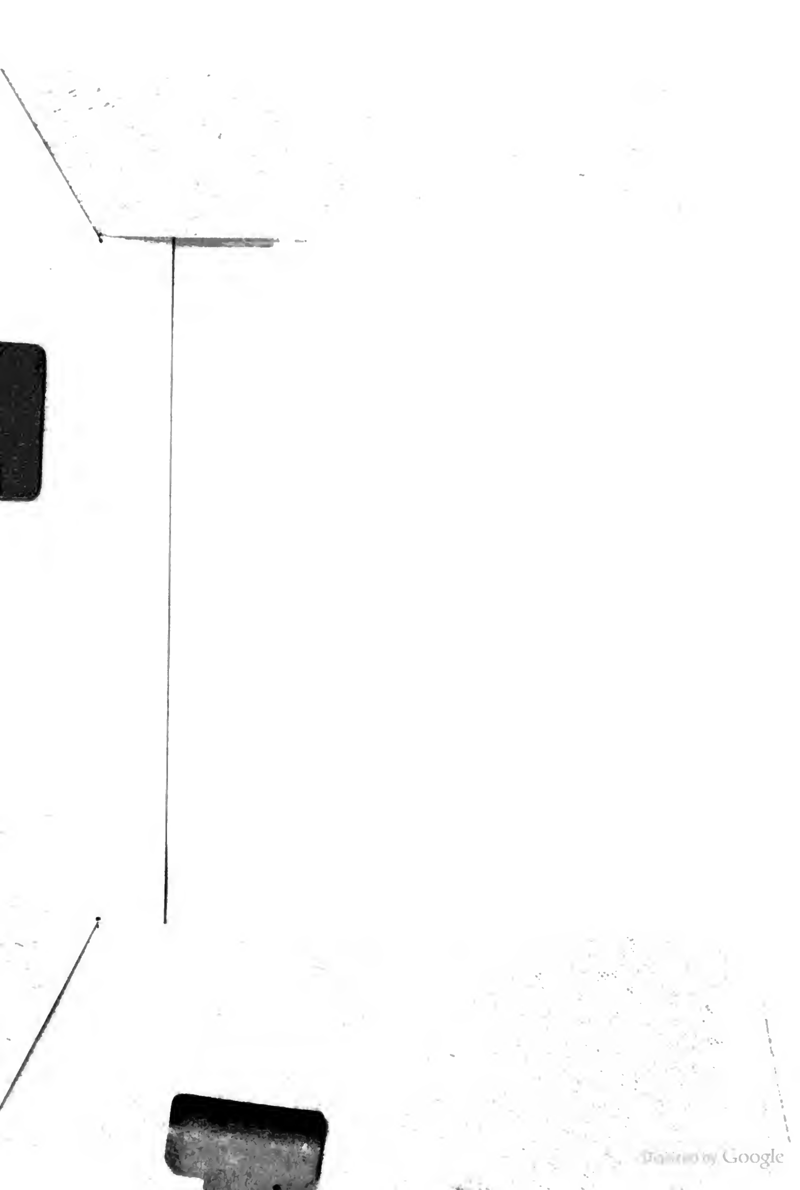
DEL PORTO DI BRINDISI MEMORIA DI VINCENZO UBERTI ... MESSA A STAMPA PER...

Vincenzo Degli Uberti





DEL PORTO DI BRINDISI

MEMORIA

DI VINCENZO UBERTI

MAGGIORE DEL CORPO DEL GENIO DI S. M. SICILIANA
MEMBRO CORRISPONDENTE DELLA REALE ACCADEMIA DELLE SCIENZE.

MESSA A STAMPA

PER CURA

Del Sindaco e dei Cittadini di Brindisi.

Colla giunta di una tavola topografica della Città e del porto.





NAPOLI,
DA' TIPI DELL' ARIOSTO.
Accanto la Chiesa di S. Giacomo.

1835.

In un tempo in cui i Cittadini di Brindisi pieni di patria carità danno opera ad impetrare dal Principe la restauraizone dell' antico e celebratissimo loro porto, e la Munificenza Sovrana compiaciuta di quello zelo par che ormai non voglia più indugiare a por mano a quel lavoro, non sembrerà strano che una memoria si publichi per le stampe intorno alle passate e presenti condizioni di quel porto. Essa fu messa a luce non ha

guari, comechè fatta a brani sul giornale di commercio di Napoli; ma il Sindaco ed i Cittadini di Brindisi cui in tal modo venne letta, caldi di riconoscenza per l'autore il quale di una cosa tanto ad essi cara si maestrevolmente avea scritto curarono che tutta intera venisse ristampata e così più comodamente offerta alla lettura dell'universale.

Siegue una lettera del Sindaco di Brindisi al signor Uberti (1) colla risposta dello stesso.

---

(1) Questi è quello stesso Vincenzo Uberti che nel 1830 dava alla luce in Palermo *i saggi militari precipuamente* spettanti, *alle fortificazioni*. Educato egli alla scuola del Fergola, e del Flauti e poscia eletto a far parte nel 1808 del Corpo del Genio nelle nostre armate, trovasi ora col grado di maggiore deputato - alla direzione di quest' arma in Barletta.



DEL PORTO DI BRINDISI (*)

Articolo I.

Ogni edifizio ha una particolare significazione: i palagi danno indizio di ricchi individui: le comode case nelle vicinanze della Città dinotano modeste ma agiate condizioni; le capanne la povertà, e gli aquidotti le strade i porti ec: ec: fan testimonio dell' opulenza e del ben' essere generale.
Stewart' s Inquiry of Political Economy.
B. II. Cn. 30.

Quale e quanta sia l'importanza del Porto di Brindisi, credo che io non debba minutamente dimostrarlo: Anzi non avrei voluto punto ragionarne, stimando recar onta a chi che sia, ove sospettassi che taluno ne potesse dubitare. Per la qual cosa, assai poco per questa cagione, ma per ornamento solo del mio discorso, raccoglierò in breve i pregi di quel luogo.

Il porto di Brindisi è l'unico porto naturale esistente sulla nostra costa Adriatica, anzi sulla costa d' Italia tutta.

Da' lidi Abruzzesi sino al Leuca l'andamento generale delle coste è così uniforme e continuato, che, fuora del Gargano, non vi si osserva affatto un seno, una punta, un capo, dove coll'aiuto dell'arte vi si potesse

creare un qualche sufficiente e sicuro ricovero per ogni sorta di navi; ed oltre a questo, così basse e di lieve inclinazione sono generalmente le spiagge, che facendosi molto addentro nel mare non offrono un fondo atto per sostenerle, se non che assai da lungi. Aggiungi pure che il mare di continuo è ributtato dalle protrazioni delle spiagge per le tante cagioni più o meno generali, più o meno dipendenti dalla diversa condizione de' siti: sia per la decomposizione dell'acqua, che succede sulla terra per effetto della vegetazione che la converte in parti solide, ed in fine terrose per la putrefazione de' vegetali: sia per l'azione vitale de' testacei, e degli altri animali marini con gusci petrosi, i quali, secondo Buffon, hanno la proprietà di convertire in terra calcare l'acqua del mare: sia in fine per le maggiori deposizioni di materie cagionate dalle alluvioni e dal corso ordinario de' fiumi e de' torrenti. Ciò non ostante presso gli antichi dal Tronto al Leuca si noveravano meglio di 12 porti: porti erano i più piccoli seni, porti tutti gli aditi de' fiumi, e porti ancora i laghi, massime vicino al Gargano: e quanto sia da riguardarsi alla differenza tra gli antichi navigli ed i moderni, considerato che di quelli antichi navali or non ve n'ha pur uno atto nè per i grossi nè per i piccoli; io non so che dire, e lascio altrui 'l carico di assegnarne la ragione. Dico solo, che se nella distribuzione delle sorti umane a questa costa pugliese non fosse toccato il Porto Brindisino, e quel Capo-Salvatore, il Gargano, forse al pari della Ionia, sarebbe inospita, o

meno adorna di sì belle città. Il porto Brindisino, da natura creato e mantenuto da venti secoli in qua, da due generazioni di uomini a vicenda si è voluto cancellare: da' malvagi e dagl'ignoranti; ed io credo, che se mercè della sua immensa mole non esistesse il Gargano, certo che per l'ignavia o la tristizia degli uomini pur sarebbe stato menomato o tolto.

Per siffatta condizione de' siti, quanto pur l' arte si affatichi (o meglio si affaticasse) a crear moli e ripari per favorire il commercio di queste città, si rimarrebbe il porto di Brindisi nella sua interezza; necessario a tutti: refugio unico; salute e conforto di tutti i naviganti delle nazioni incivilite, che frequentano l'Adriatico e le nostre coste.

Or dunque per questa cagione naturale, se intorno a quel porto non vi esistesse quella sì nobile quanto miseranda Città, vi nascerebbe tosto un'altra Città, un altro paese, un numero di capanne in fine, trattevi per la sua proprietà di sicurezza, e di comodità concessale dalla natura. Dappoichè la frequenza, qual essa siasi delle navi, essendo cagione di cambi, sarebbe pur causa che vi sorgesse una popolazione qualunque. Nasce quindi il dover sacro della pubblica amministrazione di rendere, per causa del primo e del secondo fatto, salubre comodo e sicuro quel sito prezioso, perchè col congiunto accrescimento del concorso de' naviganti e della bontà del sito, si promove non solo il ben'essere particolare di quelle contrade, ma si provvede pure all'aumento

ed alla sicurezza de' nostri traffichi. Quegli dunque che dicesse , (cosa impossibile!) abbandonate questo porto , abbandonate coteste venerabili mura, e cancellatene le onorate memorie , darebbe pur segno d'ignoranza e di stoltezza: perch'è 'l sito comodo e capace , causa di popolazione, e non altrimenti. Importa dunque il porto di Brindisi a tutte le nazioni commercianti: importa pure alla ragion di Stato: perchè ne' frangenti della guerra dove le nostre navi di fila , dove quelle del commercio nostro , o degli amici si riparerebbero sospinte o sopraffatte dalla tempesta, o dal nemico? Importa all'onor nazionale : dappoichè mentre ove tu ti volgi ed ove tu guardi , tutto ti grida il bisogno di scienze di arti e di commercio, le une soverchiate dalle dogane, le altre abbandonate a viete pratiche, vorremmo per giunta chiudere ancora i porti? Importa in fine alla ricchezza dei luoghi circostanti ; dappoichè concesso pure, che la situazione di Brindisi non sia cotanto idonea sicchè richiami verso di se il commercio delle parti interne , come Bari, Molfetta o Barletta; pur questa non sarebbe che una considerazione di nessun peso. Ed in prima : suppongasi che Brindisi non sia posta , come l'è, in mezzo a fertili territori capaci di tanti miglioramenti , ma sopra nuda roccia, ciò nondimeno chi le toglierebbe di avere mercè quel porto ricchezze e commercio di sorte? Mi si dica : con quali vie, con quali aiuti, con quali miracoli Amalfi, priva fin anche di un seno, sulle pendici di alpestri monti aveva 60 mil'abitanti, e relazioni di ric-

chissimi traffichi con tutto l'Oriente ? ed il commercio degli Olandesi non è stato, ed è, nella sua principal parte, altro che un commercio di trasporto? Dunque la valutazione dell'importanza di un sito dipendente dalle relazioni più o meno ampie colle parti interne, sono ragioni volgari e vane. Ma oltre a ciò, poniamo che le cotanto doviziose e ragguardevoli Città di Puglia avessero acconci moli ed altre opere dell' arte ; poniamo che uscendo da' limiti di breve commercio, volessero trattar, come ben il potrebbero, una maniera di navigazione emula a quelle delle altre nazioni, cioè con ogni mole di navi, dove mai potrebbero queste ridursi; costruirsi, ripararsi, conservarsi? dove? a Brindisi. Or dunque abbandonando una parte di quel porto all'insalubrità, alla derelizione, e strappando da quella città, dal nostrocommercio, quell' opera meravigliosa della natura, cangeremmo il benefizio in maledizione!

Queste brevi ma calde ragioni varranno, lo spero, a far riguardare la quistione del ristabilimento del porto Brindisino, non come quistione particolare di sito, ma come quella che comprende l'accrescimento della prosperità nazionale, il progresso del commercio e del ben essere generale.

Quanto io dissi a pro di quel porto non può essere menomamente revocato in dubbio; e se un volume andassi scrivendo, queste in fine son le difese, queste sono le ragioni ineluttabili che esisteranno sempre per provare il bisogno della sua conservazione. Per le quali cose,

si debbono , senza badare altrimenti , dar cotali provvedimenti (e questi come vedremo non sono nè smisurati nè difficili) sì che si tolga negli anni nostri questo segno di antiche sciagure.

ARTICOLO II.

.... nec rursus aperto
Vult hostes errare freto, sed molibus undas
Obstruit, et latum deiectis rupibus aequor.
Luc. L. II.

Il porto di Brindisi , com'è noto, è diviso in due parti , esteriore ed interiore : e questo ultimo, nel luogo più angusto, diramandosi in due a guisa di forca , si addoppia : in mezzo a questa forca siede la Città.

Fanno schermo al primo, un'isoletta a destra, detta in antico del Faro, perchè quivi gli accesi lumi erano segno a' naviganti, ed ora Forte a mare, per un corpo non dispregevole di fortificazioni , edificatovi ed ingrandito sino a' giorni nostri. Ed intorno a questa (nota diversità) in quell'età passata si aveva un sano e sicuro porto ; e sì per doviziosa città , per copia di abitanti, per florido commercio, per acque limpide, per magnifici acquidotti , che per altre simiglianti cose se ne accresceva per ogni modo e verso la frequenza e la ricchezza. Quindi ben a ragione d'in su quell'isola un monumento ne additava il luogo amico: Mentre di poi consumativisi di giorno in giorno tanti benefizj , e ridotto da ultimo quasi stagno micidiale , vi si ergevano nel

luogo stesso baluardi e torri per difesa di un sito, che gli abitanti temono, i connazionali fuggono, ed i naviganti nol ricercano che, o per cagion di solleciti traffichi, o per campare dal mar tempostoso.

E questo volli far rilevare, affinchè, come per indiretto, manifestamente si abbia ancora per provata, dalla sempre sentita necessità della custodia, l'importanza della sua conservazione.

Da mano stanca poi vi sono cinque isolette or dette le Petagne, le quali tutte colle circostanti pendici calmano le soverchie agitazioni del mare.

La situazione di questo doppio porto, rispetto all' andamento generale della spiaggia circostante, è uopo che si noti: poscia che se questa si suppone protratta, si osserverà che esso rimanesi fuori della linea della sua regolare direzione: di modo che il porto sta racchiuso come in una specie di capo, o di sporgente. Il quale mentre che lo salva dalla furia de' venti, credo pure che tali gorghi, siffatti aggiramenti di acque, debbe produrre colà, dinanzi e dentro a' due porti, e massime dove discorrendo per i due rami s'incontrano a vicenda e si combattono nel luogo angusto della bocca: cosicchè la natura per l'opera costante delle sue proprie forze, lo conserva a dispetto nostro chiaramente.

In sino a Cesare questo porto e la città sua, han godute di tutti i vantaggi di una sì felice condizione di sito. E dobbiamo credere che vieppiù avventurata e prospera si fosse pure stato per l' innanzi; dappoichè le re-

gioni nostre, (ben si sa) non cominciarono, ma finirono di prosperare sotto il dominio de' Romani. Ma ciò non ostante, ove da' ruderi degli antichi monumenti si rimonti alla considerazione della magnificenza de' pubblici edifizi un tempo ivi esistenti col pensiero potremo comprendere in parte quali si fossero state questa e cento altre città, che rendevano beata e ricca la terra nostra. Di qui movevano le romane armate e gli eserciti per andare nella Macedonia, nella Grecia, in Asia: quivi mille navi cariche delle produzioni della natura e dell'arte traevano: di qui il fior de' Romani, di qui *Quel Marco Tullio in cui si mostra — Chiaro quant' ha eloquenza e frutti e fiori* si conducevano per ispirarsi il genio nella città di Minerva. La via appia, la quale come'l picciuolo nelle foglie, passava a mezzo delle nostre contrade, e l'Egnazia che tutta ne percorreva le coste, in Brindisi si riunivano: per le quali ben lievi indicazioni, ognuno si può immaginare codesta Brindisi qual città si fosse. Le fatali discordie intanto de' cittadini di Roma, discordie nate non più da ambizion di comando, ma di dominio, segnano l'epoca della decadenza di questa, come di tutte le città nostre.

Un particolare avvenimento, di cui per avventura nel tempo in che succedeva, non se ne discerneva l'importanza, fu indi cagione per questo sito di particolari sventure. Dappoichè, volendo Cesare assalire e ributtare i Pompeiani, de' quali l'armata e l'esercito si erano quivi ridotti per passare in Epiro, gli venne in mente di

chiudere con palafitte e con argini il collo della forca, la bocca del porto interno; e comechè non riuscisse nel suo proposito, pur tuttavia non altro che da quegl' ingombramenti indi a poco a poco n'è avvenuto che se ne fosse ostrutto l' adito. Or dunque quegli argini, quei ripari, quell' affondamento di materie sono state le cagioni uniche e prime della rovina del porto di Brindisi.

« Questo fu del suo mal prima radice. « La seconda la vedremo pur ora, e per caso di maggior danno.

Dopo questo avvenimento non conosciamo, (o meglio non so dirlo in questo punto per la strettezza degli aiuti), in quale stato si rimanesse quel porto. Intanto ponendo mente al bisogno che ne avevano i Greci, i Normanni, gli Svevi e gli Angioini per ragion di traffichi, di guerre, o di amichevoli relazioni coll' Alemagna e coll' Impero Greco, e pei passaggi in Terra Santa, debbesi credere che lo stato suo non fosse cotanto depresso come ne avvenne in seguito. E nel vero, possiamo argomentarlo pure da che ne tramandaron le croniche che nello espugnarsi la città da' Normanni vi perirono 40 m. persone; ch' ebbe un' officina di moneta in tempo di Federico, dove nel 1225 – 1228, si coniarono i nuovi denari detti Imperiali e comechè ne fosse stata rimossa da Manfredi, il quale prima la stabilì in Manfredonia e di poi in Barletta, vi fu indi ristabilita da Carlo d' Angiò; ed oltre a ciò si conosce da' registri pubblici del 1268 che questi avesse comandato di munire l' adito del porto inte-

riore, ed il secondo Carlo altro ve ne fece aprire, e per custodia vi si costruirono due torri.

Ma l'altro avvenimento che affatto disertò quel luogo, accadde quando Giannantonio Orsino principe di Taranto non volendo consegnare ad Alfonso di Aragona il dominio del porto, ne soffocò l'apertura rimasta, coll'affondamento di varie navi. Invano Alfonso si adoperò, e Ferdinando (1450-1490) per riaprirla : e sopraggiunti poi que' crudeli tempi viceregnali, nella generale devastazione di tutta la patria nostra di certo che a Brindisi non ne dovè toccare la parte minore: e dobbiamo credere che si fosse rimasto un cotal porto del tutto abbandonato e derelitto, e la Città, la quale in tempo degli Aragonesi aveva pure oltre a 18000 abitanti, è venuta sempre in dacadenza, cosicchè a' giorni nostri non vi si noverano che poco più di sei migliaia e mezzo.

Dopo queste serie di sciagure, ormai si era chiuso affatto il Canale Angioino (a), e diventato palude micidia-

---

(a) *L'autore adotta questo nome dato da Pigonati alla traccia dell'antica foce naturale ch'egli volle abbandonare, perchè lo trovò adottato nelle carte del Direttore de' ponti e strade e del signor Fazio. Ma nelle memorie stampate a difesa della città e porto di Brindisi si è dimostrato la insussistenza de' detti di Pigonati il quale fu illuso da una iscrizione antica che fa contro di lui. Egli volle considerare l'antico canale curvo ed assai più corto del novello ch'egli fece come un opera degli Angioini, e non già come traccia avanzata dell'antica foce. L'iscrizione era per una delle due casette edificate sulle sponde dell'antica foce per sostegno e difesa della catena con cui soleva chiudersi quel porto. L'iscrizione è la seguente.*

le il porto interno; si ottenne in fine, che nel 1775, per opera dell'ingegniere Pigonati si aprisse un canale, o meglio un solco per comunicazione de' due porti, il quale si eseguì non più largo di palmi 200 e profondo palmi 16.

Guerniva il malaccorto Ingegnere quel canale di moli laterali, che chiamava aloni, e fatti in guisa che sporgevano infuora alquanto più della lunghezza dell'apertu-

---

Exultans Brundam fundavit me super undam,
Rex Carolus mundo fulgens pietate secundus.

Qui non si parla di canale: e se gli Angioini avessero realmente restaurato quel porto, con aprirvi un canale, questa operazione meritava, ben più dell' edificazione di una piccola torre, iscrizione e memoria presso de' posteri. Dunque non ha alcun appoggio la congettura di Pigonati, che forse volle con la stessa discolparsi della imprudenza commessa in abbandonare l'andamento e la escavazione dell' antica foce interrata sostenuta dal Marchese Granafei, il quale per ciò rinunciò alla carica di sopraintendente gratuito dell' opera del porto, come costa a tutta la città di Brindisi, e come si potrebbe rilevare dalle carte e relazioni su delle quali decise il fiscale della R. Camera de Leon.

Quel che poi distrugge ogni idea del canale angioino *è l'archivio generale del regno, ove si possono consultare tre diplomi ivi esistenti, nei quali si leggono gli ordini di Carlo I e II di Angiò per la fabbrica delle due casette a sostegno e difesa della catena ed il ristauro de' ponti. Ivi si veggono ordinate le operazioni da farsi, le dimensioni delle casette, i legnami necessari, e gli amminicoli corrispondenti alla catena lunga 50 passi, e che una nave si prendesse dalla darsena di Brindisi e si rivestisse di cuoio a difesa della catena. E di queste varie opere si calcola e si riferisce minutamente la spesa. Mai non si parla di scavamenti. E se ci era una darsena in Brindisi, come si vuol supporre interrata la foce? Quella foce per la quale poco più di mezzo secolo prima le flotte di Federico II, e le tante de' Crociati, che da Brindisi partirono alla conquista di Terra Santa, passarono? Le copie di tali documenti sono state presentate alla Commessione spedita da Sua Maestà in Brindisi. E.*

ra eseguita, affinchè in siffatto modo le materie tendenti a far depositi si fossero raccolte in quegli angoli compresi tra le parti esteriori degli aloni e le sabbie laterali: e mal non si apponeva; ma non così però quando giudicava, che quei depositi non avessero pure ingombrato il canale. Egli nondimeno cotanto era persuaso della bontà dell'opera sua, che per soprappiù consigliava che si avrebbero dovuto « in appresso prolungare i sopraddetti « moli per altre canne 80 «. Or fatte tali cose, e lasciate a' posteri queste massime, quell'uomo dabbene credo pure, che al guardarle e rimembrandole più di una volta esclamasse.

Exegi monumentum aere perennius.

Di poi altri lavori si eseguirono, e si pensò pure ad accrescere l'altezza delle acque nel canale, il quale si profondò da 19 sino a 25 palmi; però, poichè quegli aloni, i quali non furono che per poco palliamenti e non rimedi del male, disgraziatamente si allungavano, sempre più si sono accresciuti gl'interramenti, di modo che non v'ha più in quell'angusto passo che pochi palmi d'acqua sozza e pestilenziale.

Or dunque, veduta la cagione, non precipua, ma unica, della chiusura del porto, non si farà cosa che valga, se non si ragioni in questo modo.

Brindisi porto fatto dalla mano sapiente della natura, nel collo della forca aveva una apertura sufficiente e giusta; tanto quanto si fu l'effetto primo di quelle ac-

que che irrompendo o ritirandosi si fermarono in quel sito così sortito per le leggi del creato; per l'opera poi degli uomini, quali siansi essi stati, malvagi i primi, poco avveduti o spensierati i successivi, ci venne così mal ridotto e consumato: posto questo, se vogliano dimostarci così nel dire che nel fare del pari solleciti ed operosi, si assalga il male nella sua origine; quella bocca si apra, si dischiuda, si spalanchi all'aperto mare, e que' moli, aloni, canali, solchi, e viottoli, e quegl'ingombri tutti con animo risoluto si distruggano una volta e si disfacciano.

Ma in qual modo si potrà effettuare un progetto che in sulle prime sembra, di spesa ben grave? Se cogli aiuti ordinari invano lo spereremo noi; ma se per poco alleggiato il peso delle formole e delle sillabe si permetta, anzi si ecciti, sì che si uniscano le forze de' privati cittadini, e questo nettamento del Porto Brindisino, ed altre opere di più conto ancora diverranno subito di agevolissima esecuzione.

Prima dunque d' indicare il modo ed il verso che io terrei così indigrosso per siffatto lavoro, è uopo che dica poche cose intorno al particolare ordinamento, mercè del quale presso noi si accorre al bisogno delle costruzioni di pubblica utilità.

ARTICOLO III.

Son questi i vantaggi i quali risultano dalla libertà della concorrenza; 1. eventualità favorevole di maggiori successi aumentata secondo il numero de' concorrenti; 2. eguale eventualità dalla reiterazione degli sforzi di ciascuno; 3. eguaglianza protetta; 4. accrescimento del numero delle opere; 5. manifestazione di capacità nascoste.

BENTHAM TH. DES RECOMP. T. II

Alla costruzione delle opere di strade, ponti e di altre somiglianti di uso comune, sopraintende fra noi una speciale istituzione, che teniamo da' francesi. Avvinti questi e dominati da un tal frenetico (cosa mirabile tra tanta civiltà congiunta a tanta mobilità di mente) di voler assoggettare, a dritto ed a rovescio, fin le parti minime della pubblica amministrazione ad un movimento costantemente uniforme, e come gettate tutte nel cavo stesso, non si ristavano di regalarne la propria parte a queste faccende; delle quali è solo sostegno e fondamento una nobile emulazione alimentata da una libera e discreta concorrenza. E così fattamente procedevano, che nulla o ben poco era loro d'impaccio, se le stabilite pratiche, se l'indole particolare del popolo, se la dubbietà de' risultamenti, comportassero o no tali geometriche e misurate distribuzioni; che questo solo ne rilevava, cioè che all' 1 per esempio, corrispondesse il 3, ed a questo il 6, e poi il 12, e così via dicendo: stando sicuri che la miracolosa forza de' multipli e de' summultipli appianasse

e dileguasse le opposizioni e gli ostacoli. Or venutoci in retaggio un cotanto bene non cel conservammo solo, ma sì lo accresciamo ancora a quando a quando; e che però, in questo regno, e nel cospetto dell'Italia, cui pur ne toccava, a veduta de'suoi cento e cento monumenti elevati da liberi e sciolti ingegni, si credeva addoppiar le ali alle menti, affondandole nel micidiale stagnamento inevitabile di ogni corporazione: nelle quali, nessuna eccettuata, comecchè i buoni non vi siano rari, pur tuttavia solo i mediocri e gli impronti vi stanno lieti, e vi s'ingrandiscono. E quando pur coloro che vi si annoverano possano esser per numero e per capacità ragguardevoli, e massime di giovani di lodevole indole, ne deve succeder sempre che vi debbano comprimere o perdere quelle preziose qualità colle quali a mille tanti si sarebbero segnalati nell'aperto campo di una libera concorrenza.

Quindi essendosi dato più valore alle forme che alle cose: avendosi la pubblica amministrazione preso il carico di provvedere ai pubblici bisogni, mentre che prelevandone la spesa dal peculio delle comunità, ne diviene assai circoscritta la facoltà di fare: essendosi rimasti negletti, inoperosi, e non curati gli aiuti riuniti dei privati cittadini: avendoli così resi spettatori incapaci od indolenti intorno a quelle operazioni le quali più influiscono sul particolare loro ben'essere; ne provenivano per necessità, tra molti altri disconci, ancor questi; lentezza e povertà di costruzioni di ogni sorta in mezzo ad un

bisogno presenziale e stringente, reclamato ad ogni istante dalla particolare nostra condizione economica

E come se questo fosse poco, ci è toccato pur di ascoltare per soprappiù, in questi presenti giorni nostri, la professione pubblica di siffatte massime e dottrine (De Rivera Consider. T. 2. pag. 34, ver. 20, 183-13, 195-15, 205-10, 467 e seg. 470-16) se talune poco accomodate e convenienti a' nostri bisogni, come a me sembra, talune altre ancor poco modeste: dappoichè mentre si considerano di privato dominio i benefizi delle scienze, si grida a tutta lena, che da quel recinto in fuora non v'ha salute, e tutto è presunzione ed ignoranza; e si giunge pure a divolgare, dandosi una mentita a quanti sono stati e vi sono esseri ragionevoli sopra di questa terra che « l'orgoglio e lo spirito di corpo, in tutti i tempi, ed in « ogni luogo ha fatto operare grandi cose ».

Con questa franca manifestazione delle mie opinioni io (e solennemente il dico) non intendo dare al discorso mio alcuna particolare direzione, sicchè mirassi, quanto pur poco fosse, a menomar la meritata fama di chi che sia. *Mihi Galba*, *Otho*, *Vitellius*, *nec beneficio nec injuria cogniti.* E se a malgrado di queste formali parole, dovessi pur difenderlo, dir ben potrei; forse tra le categorie e tra le gerarchiche disposizioni, salivano in altissima fama i Buonarroti ed i Palladj! forse mancavano, secondo il bisogno l'esigeva, ingegni di ogni misura in que' tempi così fruttuosi di tante splendide fabbricazioni, le quali come modelli insuperabili ne stanno a vista, per

rimprovero di questa nostra età ciarliera! E tra cotanta luce di scienze, in questo incessante bisogno della comunicazione de'loro progressi, si può, senza biasimo, pretendere la franchigia del segreto! E con quali ragioni si potrebbe sostenere che ciascuno stimolato, e spinto da viva emulazione in una libera concorrenza non si possa acquistare un luogo vie più onorevole nella pubblica estimazione, e meglio accrescer pure il proprio stato, che per avventura far non potrebbe nella distribuzione cartolaja! che no, che tali cose non mi figurerò giammai. Ma seguitiamo.

A questa istituzione andiam tenuti di una buona scuola: ma comecchè lodevolissimo esser ne possa il concepimento ed il procedere; pur sente di tutto il cattivo influsso del principio d'onde prendeva le mosse; ch'è principio di separazione e di mistero, e non, qual dovrebb'essere, di collegamento e di diffusione.

E nel vero: quivi, per quattro anni, un piccol numero di giovani è esercitato nell'apprendere quanto n'è d'uopo per averci di molto valenti architetti: ma, questi, oltre a che non possono tutti avere l'ufizio, non vi possono nè pure essere indistintamente ascritti avuto riguardo alla sola capacità: abbisognandovisi di provare il possesso di un reddito od assegnamento mensuale; e perciò altra cagione è questa di una mediocre concorrenza. Quindi son conseguenze necessarie di un tale ordinamento di cose: privilegio ingiusto concesso a più favoriti dalla fortuna, senza veruna ragion sufficiente: diseguaglianza di

istruzione; e gelosia vicendevole, con coloro che sono astretti a seguir le vie comuni: perdita di ogni emulazione, ed in mezzo ad un gorgoglio sonoro di promesse di speranze e di parole, effetti solleciti non mai, insufficienti bene spesso, e gravi sempre: e quanto a strade specialmente, di soventi si consuma assai prima il poco fatto, che portato a termine il progettato.

Per tali ragioni, che qui presento in accorcio, parmi aver dritto di concludere, che affinchè da questa sì utile che chiara professione, se ne ritragga quel grandissimo bene del quale può esser larga donatrice, è mestieri che si mondi dalle franchigie e da' misteri, mentre che da un altro canto diasi discreta facoltà sicchè i cittadini e le comunità possano proporre, ed eseguire quelle opere di strade, di ponti, di moli ed altre somiglianti che più si richiedono da particolari bisogni de'singoli paesi, o dalle provincie, con que' patti che si potranno credere i migliori, e servendosi dall'ingegno di architetti liberamente scelti. In questo modo ne coglieremo senza fallo larghissimi vantaggi, tra'quali, quell'incitamento potente, e tanto a noi necessario, sicchè in ogni parte del regno ad un tempo stesso, sorgano di siffatte utili costruzioni, e più non ci colga di udire o di vedere, che nel bisogno stringente di talune tra di esse in diversi siti, per la pochezza degli aiuti, si abbiano a sacrificar gli uni per gli altri: mentre che ognuno potrebbe trovar riparo a'propri bisogni, il meglio che fossegli concesso. E per ridurre al concreto tutti i danni di somigliante impasto di cose, si

immagini che ne avverrebbe in tra le genti, se per guarirci dalle malattie, o per difenderci l' onore o la roba, si dovesse attendere da particolari istituzioni di dottori di medicina o di giurisprudenza. Intanto in queste facoltà liberamente esercitate ciascuno trova quegli aiuti de'quali può abbisognare, e tutti si vivono col frutto nobilissimo della diligenza, e delle fatiche loro.

Or dunque riassumo:

Una riunione di uomini eccellenti nell'arte è indispensabile; ma talmente costituita sì che siano solo inspettori, e sopraintendenti della costruzione e della conservazione delle opere pubbliche, non mai partecipi, e meno giudici degli altrui bisogni.

Una scuola è necessaria; ma esser debbe non solamente comune e di libero accesso; ma pur anco obbligatoria per ognuno che volesse professarsi architetto, ed agrimensore: dappoichè gli errori che si commettono sino nella misura de' terreni, non sono nè radi, nè leggieri.

Ed affinchè il pubblico abbia una guarentigia della idoneità di coloro che si rivolgono ad esercitar tali professioni; si statuirà che per mezzo di discreti esperimenti ne ottengano legale attestato: di una idoneità, si ponga ben mente a questo, giusta, e regolare, e non trascendentale e miracolosa: dappoichè, posto pur da canto, che io non ho troppo di fiducia in quelle indicazioni spesso menzognere degli esami, tutto mi affido in questo, che concessa una libera concorrenza ognuno occuperebbe di forza quel luogo cui è irrevocabilmente destinato; e la me-

diocrità afforzata da titoli non calpesterebbe, come non di rado avviene, l'ingegno povero o sfortunato.

Io desidero in questa scuola non solo quello che necessariamente dipende dal suo particolare oggetto, ma sì pure che si distendesse in quelle altre conoscenze le quali di per se stesse formano ancor parte della professione via più generale d'ingegnere: quindi desidero che vi si apprendano colle teorie e col fatto i principii astratti ed applicati della costruzione delle macchine, instituendo raccolte di modelli ed un'ufficina di effettiva costruzione, per l'istruzione degli artefici: ed oltre a questo quanto è d'uopo di saper di chimica, di mineralogia, e via dicendo; il che non si potendo eseguire da' privati cittadini, lo debbe la pubblica amministrazione pel vantaggio di tutti. Or con tali poderosi aiuti, e lasciando star sotterra quelle andate cose, buone pe' nostri avi, inutili e perniciose per noi, avremo, si, cara speranza di fare reali ed effettivi progressi. Dappoichè salvo il rispetto il più sincero verso coloro i quali sentono più innanzi che io non sappia, tanto saprommi figurare che si possa bene sperare della nostra condizione economica senza principiar da una larga e generosa istruzion popolare, quanto mi potrei persuadere di poter camminare senza l'uso de' piedi miei.

Questi sarebbero i vantaggi per la parte intellettuale: altri ne coglierebbe il pubblico Erario: perchè questa scuola fatta numerosa, sussisterebbe indubitatamente da se stessa, coll' ajuto delle singole retribuzioni dei

concorrenti ; ed il più degl' ingegneri dovendo esser a carico di coloro che se ne giovano , le provincie tutte del regno ne direbbero poi di qual fardello si sentirebbero alleggiate. So per altro, che siasi detto pubblicamente , sul proposito di non so qual bonificazione (Op. Cit. T. 1, pag. 102, ver. 20 e 25) che i vantaggi ottenuti a pro della ricchezza nazionale sorpassano più del triplo di quanto importano tutti gli attuali ingegneri ed impiegati salariati dall' Erario.... Ma che vuol dir questo mai ? E come! il pregio di taluni pubblici ordini si deve misurare dal bene, qual esso siasi, che producono, e non piuttosto da quello via più notabile che impediscono che si faccia? e posto che dal fatto, benchè di gran momento, se ne voglia conseguire la proporzione della ricompensa (messo da lato questo abbietto ragguaglio preso nell'oro, e non già nella pubblica riconoscenza) qual prezzo dovremmo concedere all' abile pilota che tra gli orrori della tempesta, in mezzo ad un mar procelloso , riduce in porto la nave affidatagli! Quale al cerusico, che colla mano guidata da un divino afflato scorre sicura tra l'impercettibile confine della morte e della vita, e ci salva l'amico , la madre , il figlio! Solo tra gl' istrioni ed i mimi, il prezzo dell'opera ne supera il vero valore, perchè debbesi pagare la disistima comechè ingiusta dell'arte loro! Per siffatte ragioni a me pare che importi assai alla cosa pubblica, a' nostri più cari interessi , una maniera più larga e più spedita in questo ramo della pubblica amministrazione. E quali e quanti sarebbero i vantaggi ,

che ne otterremmo nel vero progresso della civiltà del popolo, nell'aumento del commercio, nella diffusione delle utili conoscenze, ognuno se li potrà figurare col pensiero, chè io non vi vedo nè misura nè termine da potere assegnare. E su questo proposito non so che dirmi allora che talvolta leggo, nelle novelle del giorno, che ora in quel paese, ora in quell' altro, siasi eseguito tale e tal lavoro pubblico, dove con lieve spesa, dove con maggior celerità, dove per opera di cittadini accorti: e vi si aggiungono, e giustamente, con degne lodi: di poi, che s'imitino, si esclama! Se questo non è da burla, non so che sia mai.... togliete tante difficoltà, tanti viluppi, e vi avrete a mille tanti maggiori cose da lodare. È il paese nostro (così ci tramandava quel sovrano ingegno del Genovesi, delle cui opere, ad onta comune dirollo, perchè non mel posso più tener chiuso in petto, mentre si trombettano dizionari e leggende, non abbiamo un'edizione non che compiuta ma esatta) è il paese nostro paese di lana, di lino, di canape, d'ogni sorta di animali: paese di caci, di manna, ec. ec. ec., paese di grand'ingegni! Or dopo di questo, dopo che tutte le arti, tutte le manifatture, tutto quello in somma che n' è d' uopo in questa civil società per vivere, e per godere della vita, si lascia commesso all' ingegno ed alla mano di cittadini, libero e senza ostacolo di sorta alcuna, in questo poi, che tanto particolarmente influisce sul rapido e costante accrescimento della prosperità generale, dobbiamo vedere giacenti, neglette, intisichite le forze nostre?

deh cessi per Dio sì dannoso abbandono! chè nol comporta l'età nostra, nol comporta la particolare nostra condizione economica, nol comporta la gloria del nostro augusto Sovrano.

Or fatto questo, dirà taluno, avremo, come per forza d'incanto, strade canali porti ed altre belle cose; e con questo nascerà pure cotanto movimento di uomini, d'industria e di commercio, sicchè i particolari cittadini possano sicuramente trar profitto da codeste costruzioni..? andiamo a rilento: le avremo secondo il bisogno le richiede: secondo quel bisogno del quale ne debbon essere giudici coloro cui riguarda specialmente, e non chicchesia, cui ben poco rileva se l'abbiano, o no, presto o tardi soddisfatto: ma oltre a ciò, più del dritto intendo io di parlare, che di altro: intendo pure di fare avvertito che si ragiona male se si abbia innanzi quell'insipido paralogismo: non potete fare perchè non sapete; e mai non vi si farà sapere affinchè mai non possiate fare: si farà dunque quando Dio vuole, ma si farà.... si farà poco ma si farà presto almeno.... E che! tutte le strade di ferro, per esempio in Inghilterra, si sono eseguite per miracolo delle fate in una notte sola? si cominciò prima con una straduccia di legno a Newcastle: uno al legno sostituì il ferro: un altro costrusse le barre di un modo: un secondo vi voleva fare un non so che e sbagliò: un terzo, un quarto traendo profitto dagli errori altrui, fecero meglio: in fine tutti facendo ed operando, inventando e sbagliando pure, spendendo e perdendo, che n'è venuto?

che si cammina, si corre si vola ... che di certo è un vero volare il percorrere talvolta, come tra Liverpool e Manchester, 33 miglia in un' ora ed un quarto: si va, si viene da per ogni dove in mille guise e fogge: viaggiano comodamente i gran signori, i mezzani ed i volgari, e sino gli animali, dappoichè, in quel paese, vera sede delle arti, dove si mangia carne più che in ogni altro dell' Europa, ed a più mite prezzo, vi sono carri accomodati pel trasporto pure delle fortunate bestie.

Molfetta nostra poi, per un esempio tra mille a cagion che diasi una mezza tinta al quadro sicchè lo rilevi, Molfetta paese abitato da marinari coraggiosissimi, e colma di gente che si vorrebbe essere industriosa, patria di Poli e di Giovine.... richiede un porto dal 1484... sì dal 1484....

Or chi mi potrebbe negare che l' avrebbero già questo porto, se i cittadini suoi, o quali altri siansi riuniti in particolari società, vi potessero impiegare l' opera loro!

Or dunque per questi lievi cenni, e per tante altre ragioni che supplir può 'l senno dei miei lettori, non si può menomamente dubitare quanto importa al benessere generale un riordinamento di questa istituzione così influente su' nostri veri progressi: la quale posto pure che ci abbia dato talun vantaggio in sino a questo punto, da ora innanzi non possiamo riguardarla se non che come la pietra d' inciampo all' avanzamento de' nostri miglioramenti sociali.

E i cangiamenti non son gravi e molti: ne abbiamo

ad un dipresso il costrutto: si renda più ampio, comune ed accessibile, ed otterremo il vagheggiato intento. Gl' ingegneri stipendiati dal governo vigilino sul fatto altrui, ma senza però porvi le mani: un consesso, consiglio o direzione generale delle pubbliche costruzioni, incaricato de' particolari degli affari, sia favoreggiatore, invigilatore e censore, e non più: il maneggio della finanza si appartenga a coloro che debbono contribuire il loro denaro, e non altrimenti: essendo pagati gl' ingegneri da chi si giova dell' opera loro, ne avremo tal numero quanto n' è d' uopo: dappoichè facendo eco a quel caro e svegliato ingegno del Pecchio, anche in questo l' offerta è sempre corrispodente alla dimanda: e così, ve ne saranno tanti quanti ne bisognano; senza che se ne debbano mantenere dal pubblico, o molti che facciano poco o nulla, o pochi che non giungano a fare quel tanto che si vuole: d'onde sempre, lentezza e carichi molesti. Siavi una scuola, ma amica, aperta, larga, dispensatrice di scienza a tutti: non ostile, avara, orgogliosa: che l' orgoglio è vizio, e non è virtù: e se vuolsi, come si pretende, che da sì impuro fonte ne nascano grandi cose, non so quali esser possano, non potendo esser certamente nè le buone, nè le eccellenti: i comuni e le provincie del regno abbiano facoltà di commettere l'esecuzione delle loro opere, quali esse siano, cui lor piaccia; i cittadini riuniti possano liberamente imprendere di siffatte costruzioni; ed allora non ci ascolteremo più diretto il rimprovero di esser spiensierati e torpidi; allora, allora si

ne avverrà che questa patria fatta bella da Dio, per opera di più istruiti e diligenti suoi figli, bellissima divenga, e così sia.

Articolo IV.

La società intera deve soffrir le spese di quelle costruzioni, che son causa di vantaggi cotanto divisi, di modo che ciascun consumatore non li può facilmente scorgere ed apprezzare; ma che ad un tempo sono così numerosi, che, nel tutto, la facoltà di goderne è un grandissimo bene pubblico. Ma mentre la società ne fa le spese, si debbono far eseguire da imprenditori risponsabili: perchè è questo l'unico espediente per averli subito ed a buon prezzo.

Say Cour Sest. Part. Ch. XXVI.

Dopo quello che ho creduto indispensabile di preporre, mi sembra ora opportuno che dica da chi e come, riducendomi a' particolari del mio subietto, si debba accorrere alla restaurazione del porto Brindisino. L'epigrafe però messa quì in capo disvela il mio pensiero ma se in essa è 'l principio, la sua applicazione merita qualche considerazione.

La restaurazione od il ristabilimento di quel Porto, ne rileva a tutti; credo che non se ne possa dubitare: che i vantaggi che ne provengono, riguardino coloro che più vi hanno relazione di traffichi, è manifesto; come n' è pure che la città sola ne colga i maggiori per l'acquisto della salubrità dell'aere e per la frequenza de' commercianti. Con ciò, a prima veduta, parrebbe che la spesa si dovesse dividere in tale proporzione: ma sarebbe una con-

clusione troppo precipitosa; poichè gli utili che ne derivano da cotali doni della natura di generale comodità e profitto, non si possono misurare ragguagliandoli alla somma de' godimenti individuali, ma alla benefica esistente influenza ch' esercitano sul commercio e sul progredimento delle arti e dell' industria. E di certo ove si riunissero le utilità de' singoli che ne profittano da per ogni dove ne sapremo sicuramente, che i lontani se ne giovino tanto e più ancora de' vicini. Per lo che, se di tali opere quella opinione se ne avesse come di cosa di utilità privata o circoscritta, un porto dove convengono e popolani e stranieri, ch' è comunicazione di civiltà, di comodi e di ricchezze per tutti ed in mille guise, si terrebbe come se fosse nulla di meglio di un albergo, di un fonte o di altra comodità di uso ristretto e speziale. Or questo non è dappoichè vi guadagnano tutti di molte e differenti maniere, guadagna pure la finanza publica coll' accrescimento delle sue entraté. Dunque lo stato che aiuta e favoreggia di siffatte imprese (aiuto e favore che tutto poi si ripone nel togliere gli ostacoli colla diffusione delle utili cognizioni e col concedere temperata libertà di far fare), non so se riesce più ad impinguare l'erario suo o quello de' privati: se non che nel vero impingua ed arricchisce se e tutti; perchè il denaro che si pone in queste opere, più che i semi che sulla terra sparge il diligente agricoltore, sono via meglio fecondi o fruttuosi, per chi ben l' intende. E questo io o voluto dire, per non me ne andare difilato, per altra via, alla conchiusione: imperciocchè

ove alla prima avessi fatto osservare, che per eseguire taluni saggi in Nisita intorno a certi moli, che non son moli (i quali con sopportazione del valentuomo che li propugna, in antico altro non erano che sporgenti costruiti in mare a foggia di ponti per comodità de' naviganti) si è stimato giusto mettere a contribuzione le provincie, quanto e più giusto che concorrano con discreti auti a sollievo di cotal porto! ed oltre a questo, esso porto essendo così necessario al commercio delle città marittime della Puglia, come potrebbero rifiutarsi queste a stendergli la mano? e se dicasi: in questo modo ognuno dovrebbe contribuire per un verso o per un altro, per le necessità altrui! risponderei: si vero, quando vi à certezza di poter profittare pur quando che sia, di un benefizio, del quale l'equivalente o somigliante non se ne può offrir giammai.

Ora che queste cose vo scrivendo, furiando Borea, vedo a me di contro varie navi, le quali aspramente scosse dal vento e dalle onde, a mala pena si reggono tre miglia e più lungi dal lido: cui son tenute del benefizio della loro conservazione? e si può dir questo di un porto così bello e composto come quello di Brindisi? non mai: io dunque stimo che a questa impresa vi debbano partecipare con discreta proporzione dal meno al più, la città stessa, le città pugliesi, la provincia propria, e l'erario pubblico.

Fermato questo, come si eseguirà essa? debbesi replicare, concedendone l'esecuzione con giusti premi e con equi patti ad imprenditori responsabili, o col promuo-

vere un'associazione la quale, divisa la spesa in un conveniente numero di voci, riunisca il danaro necessario, e così via discorrendo: mentre che coll'assegnazione di un pagamento annuale si sodisferebbe agl' interessi ed ad un tempo si ricomprerebbe pure il capitale. Or, se'l giudizio non mi fallisce, credo che un tal lavoro si potesse compiere nello spazio di anni sei. Nel primo mentre che si apparecchierebbero le machine tutte, condizione di rigore affinchè non si lavori a riprese, si darebbe opera alla distruzione di que' moli ed a bassar le terre laterale in sino al livello delle acque, non che ad eseguire quegli altri lavori preparatori che ne fossero d' uopo: tra' quali, e mi piacerebbe assai, vorrei sperimentare quanto ne giovasse fare violentemente scuotere, rompere e sollevare con forti e spesse mine quelle deposizioni: e negli altri cinque si attenderebbe alacremente ad aprire la bocca ostrutta, la quale, dando amplissima base al calcolo, vorrei che fosse della larghezza di canne 200., e profonda palmi 24. Dappoichè, e ne giova ripeterlo sino al fastidio, la salute del porto di Brindisi, e della città pure, dipende dalla intera apertura della bocca chiusa: ogni altro espediente è perdita di tempo e di fatica. Ed in tal lavoro non v' ha di difficile che la sola perseveranza; perchè fuora degl'ingombri prodottivi per cagion delle opere eseguitevi in differenti tempi, il resto di quelle deposizioni non è altro che terra trasportata dalle piovane, alga con rena e melma attaccaticcia e puzzolente: robacce da potersi facilmente cavare e togliere.

Per giungere a questo scopo, quanto alla esecuzione manuale del lavoro, in astratto parecchie son le vie e le maniere, nel fatto ben poche: e quindi esso pare di maggior momento, che nel vero non sia per la mancanza di tanti aiuti, quanti le moderne invenzioni ne potrebbero concedere. Dappoichè, eccetto qualche Curaporto a ruota, e gli ordinarissisimi a braccia, parmi che altro di meglio non siavi tra noi di macchine effusorie; chè di sicuro quell'aprimento coll'impiego di un paio di quelle mosse del vapore sarebbe un giuoco. Ed intorno a questo non posso tacere che per avventura non sarebbe che 'l migliore avviso quello d'impegnare chicchesiano nostrali o stranieri senza dicervellarci altrimenti, sicchè con siffatte macchine eseguissero quel desiderato lavoro. Nel quale, posto pure che si spendesse, più che non si dovrebbe, se presso noi ci potremmo provvedere degli ordegni e del carbon fossile, son sicuro che tanto si guadagnerebbe sul tempo da ottenere guadagno anzi che no. Ma contento di avere indicato questo spediente, me ne vo per i fatti miei; almeno ne varrà questo che si sappia, che l'aprimento di quel porto, anche non giovandoci delle belle invenzioni della meccanica moderna, non è no fatica sterminata e gigantesca. Per le quali cose dovendoci tenere a' risultamenti di un lavoro eseguito con mezzi ovvi ed imperfetti, sapremo almeno il massimo limite per ogni altra maniera di esecuzione.

E nel concreto, adoperandovi 18 pontoni guerniti da cinque cucchiaie per ognuno, con 260 giornate per

ogni anno di lavoro, si otterrebbe il cavamento di circa 15 milioni di palmi cubi di materie.

Il banco di sabbia che chiude quella bocca è largo palmi 1800, supposta esser questa la dimensione media; perciò volendo di presente aprirvi quel varco, come dissi, largo 200 canne e profondo 3, si dovrebbe estrarre un volume di 69 milioni di palmi cubi: tanto quanto se ne potrebbe estrarre in cinque anni di lavoro. Nè il numero de' lavoratori sarebbe smisurato: perchè ho fondata ragione di credere, che, con intorno a 420 galeoti (compreso tra questi un buon numero per ogni eventualità di mancanze) e 50 giornalieri liberi, si potrebbe accorrere a tutt' i bisogni dell' impresa. Fo conto poi che le macchine non possono tutte e di diverse sorte costare più di ducati 2400; e suppongo pure potere ascendere a ducati 16000 la spesa de' lavori preparatorii del primo anno. Quanto alla somma annuale, che non potrebb' esser con largo calcolo maggiore della prima, stimisi che si possano spendere ogni anno duc. 2400 con queste proporzioni: 7/12 per giornate di lavoro: 2/12 per la conservazione delle macchine; battelli ec. ec. 1/12 per scrittura, per soldi, premii e cose somiglianti, e 2/12 per opera di fabbrica ed altro: in tutto ducati 160,000 in anni sei. E sarebbe questo, lo affermo con sicurezza, il *maximum* della spesa; ma se ve ne abbisognasse il doppio si potrebbe dubitare menomamente a spendersi per un tal porto, e per salvare una città!

Ora, per darne esempio, se suppongasi che siasi

conceduto il premio del 2 1/2 pel capitale fisso giacente del primo anno, il 5 per le spese correnti di ogni anno, ed il 10 per le fatte, e si assegnassero annualmente ducati 16000 pe' primi sei anni e 10000 per dieci altri consecutivi, non rimarrebbe da estinguersi che un residuo di circa ducati 50000, il quale si potrebbe saldare, o con un rimborso annuale di minor somma, affinchè anche i lontani sentano il peso del benefizio loro preparato, od in altro modo qualunque.

Dopo tali cose, se si rifletta dal mio lettore, che dal distretto di Brindisi dal 1813 in qua, si son pagati e pagansi ducati circa 16000 per anno per opere pubbliche, oltre a che ne rimarrà giustamente sorpreso che l'apertura del porto Brindisino sia ancor soggetto di quistioni, toccherà poi con mano quali siano le grandi cose che sappiansi fare coll' orgoglio delle corporazioni, e quante abbiasene a ripromettere il paese nostro.

Io spero che coloro i quali si faranno a leggere questo breve ed incomposto cenno non vorranno appuntar l' occhio, si che mi vogliano accagionare dell' omissione di talune avvertenze ben facili a discernersi sino dai meno esercitati in siffatte trattazioni: come se, per esempio, si credesse, che violando io l' andamento naturale delle coste laterali alla bocca vi volessi fare un taglio simetrico. E quanto poi alla larghezza di palmi 1600 si debbe pure avere come la misura media e la maggiore possibile, sicchè il risultamento della spesa si abbia, come dissi, come il massimo cui per avventura non vi si

giungerà mai, se non che prendendo ad eseguire altre costruzioni. Assegnai la profondità di palmi 24: ma non istimo che si debba rimanere a questa misura. Così disposi, perchè ebbi per sicuro che miglioratasi la condizione del luogo, toccategli sorti più liete, ogni altro perfezionamente debb' esser un carico particolare della Città. Ed affinchè si abbiano salde speranze di vederla in più felice e ricco stato, quanto non giovarebbe qualche franchigia per quel porto, almeno verso della risorta Grecia! Nè anche ho parlato della bonificazione del territorio brindisino: è questo un bisogno speciale, che non entra nel mio argomento. Oltre a che stommi sicuro che sanato il Porto, la qualità dell'aria della Città di Brindisi diventi di quella bontà comune a tutte le città pugliesi. E qui mi fermo: debbo dir poche altre cose e porrò termine al discorso.

Quanto io dissi, non debbesi considerare che siccome un modo di esempio, siccome una generale indicazione; comechè non senza colore di verità. Quindi, chi per questo verso volesse tagliarmi le calze, non darebbe onesta prova del fatto suo; ed oltre a ciò, proclamando io a voce piena, libertà di concorrenza, come si potrebbe sospettare che volessi urtare in cotal nota di pazzia per creder che io solo sappia pensare e proporre il bene ed il meglio! Se alcuno dunque si vuol provare in questo aringo, non addenti queste fuggevoli esercitazioni, nè per quel ch' esposi intorno a talun pubblico ordinamento, a taluni nostri bisogni, venga fuora colle auto-

rità delle scuole e de' sistemi, o con parole vanitose piene di vento e di rumore; perchè io in ciò scrivo quel che vedo, e non quel che sogno. Queste cose mi venne talento di divulgare, mosso da carità verso del famoso luogo; e poichè gl' indugi, le lungagnole, e gli ostacoli, i quali impediscono ad ogni passo la moltiplicazione delle pubbliche costruzioni, compongono una tal congegnazione così fitta, così grave, così dirittamente contraria a' nostri bisogni economici, mi parve fosse stato non senza opportunità porre pure un cotal poco ad esame quella istituzione la quale presso di noi ha il carico delle pubbliche costruzioni: dappoichè quanto concerne Brindisi, non è un caso unico, ma un risultamento uniforme di una certa formola generale, dirò con linguaggio matematico, applicata a questo sito da me preso in considerazione. E se poi ho combattute talune opinioni (serbato il dovuto rispetto alle persone, che in me per chicchesia grandissimo è sempre) mi era ben concesso di farlo: alloraquanto pubblicamente si manifestano ognuno ha il dritto imprescrittibile di esaminarle. Ed oltre a questo, accordata e riconosciuta la mediocrità dell' ingegno mio, perchè la natura me n'era men prodiga che ad altrui, non potrà almeno essermi cagion di qualche lode, se cerchi con ogni sforzo di non imitare il neghittose servo del Vangelo che seppelliva l' unico talento a lui concesso! nol crederò giammai. Che se questo pur non mi valga a difesa, mi sarà lecito in tal caso che adducendo le gravi parole del mio autore (Genovesi, Riflessioni sul-

l'Econ. de' grani) dica « Tutti gl' ingegni sono per me « a proporzione del loro merito venerabili. Ma se hanno « il dritto di esser guida, niuno può pretendere ad esser « despota. Ben temo di non agguagliare chi mi va in- « nanzi: ma vi sarà anche minor pericolo di smarrirmi, « facendo uso degli occhi miei (1).

1 maggio 1835.

---

(1) Noi non entriamo a discutere del merito del progetto del signor Uberti poichè siam certi che la Munificenza del nostro governo coronando le speranze concepute dai cittadini di Brindisi vorrà preferire il Cavafango a Vapore: al quale se pure non si volesse ricorrere, un progetto più minuto e basato su calcoli più certi sarà presentato dai ragguardevoli componenti la commissione a tale oggetto deputata, la quale dopo aver per tre mesi sopra luogo praticate tutte le possibili osservazioni sul flusso, sul riflusso, sulle correnti, sulle coste e levata fino una pianta topografica ed idrografica di cui mancavamo finora si apparecchia ad offerirne i frutti di tanto lavoro, che non potranno non rispondere alle aspettative si giustamente in tutti fondate. E.

Copia di una lettera scritta dal Sindaco di Brindisi al Maggiore Uberti in Barletta.

RISPETTABILE SIGNOR MAGGIORE.

ABBIAM letto nel giornale di Commercio con vera ed ingenua ammirazione gli eruditi parti del vostro ingegno, il quale nel descrivere le naturali bellezze del nostro inclito porto ne dimostra a chiare note la importanza, e la necessità di conservarsi pe'l bene delle nazioni Commercianti, e pe'l decoro di quella che lo possiede.

In leggendo il vostro scritto ci siam rammentati con tenerezza delle varie cure prese da tutt' i Sovrani, che han posseduto queste venerande mura, e di quei genj che ne han tanto decantata la celebrità, e la sicurezza. Sventurata Città, che, al dir di un celebre viaggiatore, ispira profonda venerazione! Città amata, temuta, e rispettata da tutti, bagnata dalle prime onde dell' Adriatico tra Otranto, e Bari, che fu la sede più illustre de' Salentini, la delizia de' Romani in tempo della loro fiorente Repubblica, l' oggetto di perenne cura de' Normanni, Svevi, Angioini, ed Aragonesi, che la dotarono di infiniti privilegi ed immunità, similmente che l'imperator Carlo V. e l'immortal Carlo III., ristauratore della monarchia di Ruggiero, e parente di un Principe, che i popoli riguarderanno come il migliore de' Re, come il Tito del secolo, e come il padre della Patria. Quali premure, e quali cure ineffetti non spese l' immortal Carlo III. pel riaprimento del nostro Porto? Ma questa gloria era riservata al clemente Re FERDINANDO II.° E fu questo monarca che inteso alla bonifica di esso nostro Porto e Città dispose con giuste provvide e clementissime determinazioni, che abili ed imparziali Ufficiali di terra e di mare unitamente ad un deputato Civico formassero un progetto di ristaurazione il più degno sotto il triplice aspetto politico, commerciale, e militare, e di cui in fatti si stanno occupando que' degni uomini, dopo aver preso i necessarj scandagli all' uopo con vera alacrità e solerzia!

Possa dunque il nostro padre piucchè Re con quella somma intelligenza che ha sui modi di regnare, e de' quali benchè giovine va ognora lasciando grandi, e sapientissimi segni, possa, replico, col suo potente benefico braccio conservarci la vita (che l'aria mal sana spirante ora dalle lordure del porto ad ogni istante minaccia) e renderci felici con sì saggio provvedimento: chè immensi vantaggi arrecherà ancora all' agricoltura, facilitando la coltivazione di gran parte del nostro latifondo.

Accogliete intanto i vivi ringraziamenti, che io qual rappresentante di questa Città vi fo in nome di tutti, ed in grazia delle obbliganti cure che occupano la vostra penna per noi, pregandovi del pari cooperarvi a nostro vantaggio, mentre con vera, e sincera gratitudine vi riconosceremo come un nostro novello Mecenate.

Gradite i sentimenti del mio più profondo rispetto, mentre ho l'onore di essere.

Devotissimo servo obbedientissimo
Stefano Palma.

Copia della risposta del Maggiore Uberti al Sindaco di Brindisi.

Ornatissimo signore.

La trattazione del vero ha questa dote; che, quali siensi le vie, e le maniere che si prescelgono, si giunge sempre ad un risultamento unico ed uniforme. L'importanza del porto di Brindisi è per lo appunto tra questi termini; di guisacchè in qualunque modo s'imprenda a considerarla è forza di doversi confessare e riconoscere, fuora che rinunziando a'dettami della ragione si volesse contrastare per singolarità ben trista di opinioni, e pervia più condannabili motivi. Or dunque se Ella col suo fiorito stile ha voluto lodare il mio discorso, ed io volessi accettare le lodi, delle quali mi è cotanto liberale, io imiterei que' meschini, che dall'altezza del desco altrui menano vanto e romore di pregi non proprj. Nel ringraziarla dunque per quello che mi ha scritto nol fo di certo pel fatto mio, ma pel valore cui la sua bontà piacque ragguagliarlo.

Spero che le date providenze sortiscano felice e sicuro effetto; ma a me è spiaciuto, e lo dico francamente che siasi complicata una quistione semplicissima.

Dopo tanti secoli, non anni, il porto interno abbandonato ed ostrutto avendo conservata quella così gran profondità di acqua che vi si osserva, non è segno questo che vi esistono cagioni naturali potentissime che lo conservano! E che ove si aprisse l'adito, anche per metà di quello che vi ho proposto, la natura colle proprie forze vi recherebbe que' vantaggi, che l'accidia o l'ignavia ancora or gli rifiutano! Certo che sì . . . . . Ciò posto non di discutere vi è più mestieri, ma di fare . . . . . . Qui ponga termine, e riferendole novelle, e maggiori grazie me le dichiaro.

Barletta 8 agosto 1835.

Devotissimo servo obbedientissimo
V. M. Uberti.

PORTO DI BRINDISI

